

Hans-Lothar Fischer

Berlin war das Ziel einer großen Demonstration gegen eine Regierung, die sich gegen eine Politik wandte, die eine nahezu normale Frühjahrsrippe namens CORONA zum Anlass für eine nahezu komplette Blockade der Volkswirtschaft nahm. Gleichzeitig fahren die Stadtwerke Solingen eine Kampagne gegen das vermeintlich „klimaschädliche“ Kohlendioxyd.

Die wirtschaftliche Entwicklung des Ruhrgebiets

In der neuesten Ausgabe von „Romerike Berge“ – der Zeitschrift für das Bergische Land – erschien ein lesenswerter Beitrag von Dietrich Thier^[1]. Er zeigt, wie die Industrialisierung des Ruhrgebietes begann. Dabei wird die überragende Bedeutung von Friedrich Harkort (1793 – 1880) und die Gründung von einer auf Dampfmaschinen beruhenden Industrie ausführlich dargestellt.

In der Tat haben der Kohlebergbau und die Einführung der Dampfmaschine nach englischem Vorbild die wirtschaftliche Entwicklung im Westen Deutschlands entscheidend geprägt. Zahlreiche Unternehmen entstanden in den südlich angrenzenden Regionen (Sauerland, Bergisches Land und Siegerland). Wasserwege wurden ausgebaut, es entstanden neue Kanäle, die den Transport von Kohle nach Mitteldeutschland und an die Nordseeküste ermöglichten. Das bot auch gute Transportmöglichkeiten für schwedisches Erz, das die relativ geringen Erzvorkommen des Siegerlandes wirkungsvoll ergänzte.

Wachsende Stahlindustrie und weitere Industrien führten zu einem starken Bevölkerungsboom. Dem folgte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dann auch eine Industrialisierung in den südlich gelegenen Mittelgebirgsregionen.

HANS-JOACHIM MAAZ



Dramatische Änderungen der Randbedingungen

Nach dem 2. Weltkrieg ergab sich dann eine dramatische Änderung der ökonomischen Rahmenbedingungen: Preisgünstigere Importkohle verdrängten die Ruhrkohle, die Stahlindustrie verlagerte ihre Standorte an die belgische und niederländische Küste, denn dort stehen Kohle und Erz zu niedrigeren Kosten zur Verfügung.

Das Ruhrgebiet erlebte eine dramatische Existenzkrise, die NRW-Regierungen versuchten mit dem „Entwicklungsprogrammen RUHR“ aus dem Jahre 1968 gegenzusteuern.

Trotz gigantischer Investitionen dauerte es gleichwohl Jahrzehnte, bis sich das Land NRW von diesen dramatischen Veränderungen einigermaßen erholt hatte und die Maßnahmen von Bund und NRW griffen. Die Folgen dieser Krise sind heute noch zu spüren.

Der Markt sorgte in den vergangenen Jahrzehnten dafür, dass in NRW ein tragfähiges Mix an Energieträgern aus Erdgas, Erdöl und Kohleimporten entstand. Dadurch erreichte man eine halbwegs krisenfreie wirtschaftliche Entwicklung. Der Himmel über der Ruhr wurde wieder „blau“.

Vergessene Strukturkrise

Für Regionalökonomien war es ein außerordentlich wichtiges Arbeitsfeld. Für einen, der diese dramatische Entwicklung in den 60er-, 70er- und 80er-Jahre verfolgen konnte, ist es unbegreiflich, wie die derzeitige deutsche „Klimapolitik“ einfach so hingenommen und die nicht so lange zurückliegende Zeit der Strukturkrise an der Ruhr schlicht vergessen wird.

Vor Jahrhunderten stand am heutigen Mühlenhof (heute Solinger Innenstadt) eine windbetriebene Getreidemühle. Diese Investition stellte sich jedoch als nicht erfolgreich heraus. Deshalb trat dann ein Antrieb durch Zugtiere an die Stelle.

Kohle spielte erst dann eine Rolle für die wirtschaftliche und energetische Entwicklung Solingens, als sie nicht mehr mit Pferdefuhrwerken über die „Kohlenstraße“ sondern durch die Eisenbahn transportiert wurde. Erst mit dem Bau der Eisenbahnlinie von Ohligs nach Remscheid – mit der berühmten Müngstener Brücke – und mit der sogenannten „Korkenziehertrasse“ über Wald und Gräfrath nach Wuppertal-Vohwinkel war eine leistungsfähige Versorgung der Stadt mit Kohle und Gas möglich. Das galt natürlich auch für die Lieferung bzw. den Abtransport von Roh- und Fertigprodukten. Bis dahin aber herrschte Energiemangel in Solingen.

Solingen musste sich – wie auch viele andere Städte südlich des Ruhrgebietes – gegen konkurrierende Standorte durchsetzen. Es gab hier keine nennenswerten Erzvorkommen. Die Solinger Hersteller von Messer- und Besteckwaren waren auf Importe von Vorprodukten, Rohstoffen und Energie angewiesen.

Entwicklung des Iserlohrner Wirtschaftsraumes

Die industrielle Entwicklung Solingens vollzog sich – wegen der Nähe zu Köln und der Rheinschiene – im Vergleich zu anderen Städten am Nordrand des rheinischen Schiefergebirges unter ganz anderen Bedingungen als beispielsweise im märkischen Iserlohn, wo bereits in der Mitte des 17. Jahrhunderts der Eisenerz- und Galmeibergbau [\[2\]](#) Bedeutung erlangte. Als Energiequellen standen dort in geringem Umfang Kohle und in bedeutenderem Umfang Holz aus dem gemeindlich bewirtschafteten Stadtwald zur Verfügung. Der märkische „Osemund“ („Ose“ steht für Stab und „Mund“ oder „Mud“ steht für Erz) war ein begehrtes Produkt im Mittelalter. Dickere Eisenstangen wurden in Drahtziehereien zu dünneren Drähten verarbeitet. Das geschah in zahlreichen Betrieben der sogenannten Gilde der

>Panzerer<[\[3\]](#).



Iserlohn

Die weitere Entwicklung des Iserlohner Wirtschaftsraumes ist von der vorab bereits angeführten Industriedynamik des Ruhrgebietes bestimmt. Die Umstellung auf den „Import“ von Rohprodukten bereitete der Iserlohner Wirtschaft einige Schwierigkeiten. Zwar gab es im preußischen Potsdam schon frühzeitig Überlegungen, Iserlohn an die Lennetal-Eisenbahnlinie vom Ruhrgebiet ins Siegerland anzubinden, das traf aber auf Widerstand[\[4\]](#). Später – nach Fertigstellung der Bahnlinie von Letmathe bis Iserlohn[\[5\]](#) und dem Bahnanschluss an Dortmund – half man sich mit einer anderen Form von „Straßenbahn“[\[6\]](#). Dabei wurden die Güterwagen der Reichs- und später der Bundesbahn auf Fahrgestelle der Kreisbahn mit deutlich schmalerer Spurbreite aufgespurt und dann zu den verschiedenen Kreisbahnkunden (Industriebetriebe, Gaswerke etc.) transportiert. Dieses Verfahren wurde noch bis in die späten 1950er Jahre praktiziert.

Solinger Stadtwerke opfern die Hälfte ihres Energieangebotes der „Energiewende“

An beiden betrachteten Standorten wurde dann der Transport von Gütern auf normalen Straßen von Kraftfahrzeugen übernommen. In Solingen wurde die sog. „Korkenziehertrasse“ eingestellt und in einen Wander- und Radweg umgewandelt. Solinger Güterbahnhöfe wurden aufgegeben und der alte zentrale „Personen“-

Bahnhof wurde an eine andere Stelle verlegt und stellt sich nun nur noch als schlichter Haltepunkt für Dieseltriebwagen dar.

Die Solinger Stadtwerke propagieren die „Energiewende“ und setzen sich über >facebook< für den Ausbau der „Windenergie“ ein.

<https://www.stadtwerke-solingen.de/ueber-uns/events/elektromobilitaetstag>

Das ist nicht unproblematisch. Eine Stadt, die eine – wie oben bereits gezeigt wurde – kritische Energievergangenheit überlebt hat, übernimmt unkritisch die Politik der deutschen „Klima- und Energiewende“, die auf Kohle und Kernenergie verzichten will.

Dazu hilft ein Blick auf die deutsche Energielage am 18. August 2020. An diesem Tage werden um 12 Uhr bundesweit insgesamt 69,03 GW Strom angeboten. Davon stammen 24,76 GW – also knapp 25 % aus Stein- und Braunkohle sowie aus Kernenergie.

Am gleichen Tage (18. August 2020) um 1.0 Uhr betrug das Stromangebot insgesamt 43,87 GW^[7]. Kohle- und Kernenergie lieferten nahezu unverändert 24,93 GW.

Der „Energiewende“ (ohne Kohle- und Kernenergie) sollen also – folgt man den Solinger Stadtwerken – wohl 56,8% des derzeitigen Energieangebotes geopfert werden.

Die o.a. Angaben enthalten ausdrücklich keine Daten über den Energieverbrauch im Verkehrssektor. Es fehlen also die Energiemengen, die z. B. an Kfz-Tankstellen in Form von Benzin, Super, Diesel und Gas an Kfz-Nutzer ausgegeben werden.

Folgen der Energiewende für Solingen

Wird also die „Energiewende“ nach den derzeit herrschenden politischen Vorstellungen durchgeführt, wird in Nachtzeiten, die nach den Vorstellungen der „Energiewender“ zum Aufladen der Kfz-Batterien genutzt werden könnten, also insgesamt deutlich weniger Stromenergie zur Verfügung stehen, da die Sonne zu dieser Zeit nicht scheint.

Wenn die bundesdeutsche Energiepolitik („Weg von Kohle und Kernenergie“)

Realität werden sollte, wird das die nächtlichen Lade-Möglichkeiten für E-Kfz und die Nachfrage nach „Ladestrom“ begrenzen. Folglich verlagert sich in diese Nachfrage in die Tageszeiten und damit gleichzeitig aus den Vororten und Wohngebieten in die Zentrumslagen der Städte mit stadtfunktionell wichtigen Beschäftigungs- und Einkaufsmöglichkeiten.

Gewinnträchtige Lademöglichkeiten für E-Motoren könnten sich dann in den Stadtzentren konzentrieren. Das verändert die Angebotsseite städtischer Grundstücksmärkte dramatisch. Um die neuen Vorstellungen von Mobilität ihrer Einwohner zu gewährleisten, müssen an Wohn-, Beschäftigungs- und Einkaufsstandorten in Städten ausreichende E-Ladepkapazitäten zur Verfügung stehen.

Zuverlässige Aussagen darüber, wo genau die Stadtbevölkerung ihre Lademöglichkeiten für Fahrzeuge suchen wird, kann es nicht derzeit nicht geben. Aussagen darüber, was die Umgestaltung der E-Netze den Bürger kosten wird, lassen sich derzeit aus naheliegenden Gründen ebenfalls nicht machen. An einigen Stellen in Solingen wurden Ladesäulen aufgestellt (so auf dem Gelände der Stadtparkasse in Central und auf einem Parkplatz in Wald), Hinweise darauf, dass diese auch genutzt werden, fehlen.

Traditionelle Anbieter von Treibstoffen (Tankstellen) kalkulieren ihren – lagebedingt – kostspieligen Flächenbedarf aufgrund der Zeit, die für das Betanken von Kraftfahrzeugen an ihren Tanksäulen benötigt wird. Je kürzer die Tankzeiten sind, umso mehr Kunden werden in gegebener Zeit ihre Treibstoffnachfrage befriedigen und damit für Umsatz sorgen. So gibt es gute Gründe dafür, dass die Betreiber von Tankstellen nicht nur verschiedene Einzelhandelswaren (Süßigkeiten, Getränke etc.) anbieten, sondern auch verschiedene andere Dienstleistungen (Wagenwäsche, Ölwechsel und andere einfache Reparaturen etc) anbieten. Anbieter von traditionellen Tankstellen werden also aus guten und handfesten wirtschaftlichen Gründen keine Flächen für lang andauernde E-Betankung anbieten.

Welche Technologie steht zur Verfügung?

Ein breiter, aber auch beunruhigender Einblick in die derzeit auf dem Markt befindlichen Technologien der Beladung von Kraftfahrzeugen mit Elektrizität bietet sich unter:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Ladestation_\(Elektrofahrzeug\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Ladestation_(Elektrofahrzeug))

Je nach derzeit verfügbarer Technologie entstehen nicht nur erhebliche Probleme mit dem Flächenbedarf sowohl in Innenstädten als auch in Gebieten mit verdichteter Wohnbebauung (Beispiele: Kinderhaus und Berg Fidel in Münster, Hasseldelle in Solingen, ausgedehnte Plattenbaugebiete in vielen anderen Städten in West- und Ostdeutschland).

Die Solinger Innenstadt wurde gegen Ende des Krieges durch Bomben zerstört. In den 80er-Jahren gab es eine Keller-Ladenpassage unter dem Neumarkt. Fußgänger erreichten diese Geschäftsflächen über schräge Rampen. Diese „Einkaufspassage“ wurde später aufgegeben und es entstanden große Tiefgaragen (Mühlenhof, Hofgarten u.a.). Derzeit gibt es noch einen oberirdischen, gebührenpflichtigen Parkplatz zwischen Neumarkt und Kölner Straße. Dieser wird jedoch dem Neubau der Stadtparkasse weichen.

In letzter Zeit gab es in verschiedenen Medien Berichte über E-Fahrzeuge, die in Brand gerieten. Die Deutsche Post AG gab den Einsatz von E-Gepäcktransportern auf. Sollte es sich erweisen, dass E-Fahrzeuge die vorhandenen Tiefgaragen aus Sicherheitsgründen nicht nutzen dürfen, wird die Erreichbarkeit der Innenstadt für Käufer und Kunden extrem begrenzt. Das wird auch gelten, wenn E-Mobilisten die Tiefgaragen benutzen dürfen, gleichwohl aber unter allen Umständen meiden, weil die Bilder von explodierenden E-Autos Wirkung zeigen. Traditionelle Kfz-Nutzer werden Tiefgaragen wohl trotzdem meiden.

In Solingen werden demzufolge die Parkhäuser vor allem am Mühlenhof und Hofcenter gemieden werden. Das wird die bereits jetzt bestehenden Leerstände im Innenstadt-Einzelhandel klar verstärken. Die Funktion der Solinger Innenstadt würde also in Frage gestellt. Bisher gab eigenartigerweise noch keine Kritik aus Händlerkreisen am Entwicklungskonzept der Stadtwerke.

Nicht nur im Innenstadtbereich wird es erhebliche Flächenkonflikte mit normalen PKW-Nutzern geben, die ihre Fahrzeuge am bisher Straßenrand kostenfrei parken können und nun mit der steigenden Nachfrage nach E-Ladeplätzen konfrontiert werden. Eigentümer von Privatparkplätzen werden je nach Ladetechnologie mit erheblichen Investitionssummen rechnen müssen.

Urbane Grundstrukturen werden zerstört

Insgesamt wird also mit einem beachtlichen Um- und Ausbau des städtischen Stromnetzes zu rechnen sein. Die Träume der Solinger Stadtwerke werden für die

Bürger sehr teuer werden.

Hier tut sich ein neues Feld auf: Städte konkurrieren um zufriedene Einwohner und gute Möglichkeiten für Einkauf und Beschäftigung.

Was passiert, wenn urbane Grundfunktionen gestört werden, war sehr deutlich an ostdeutschen Städten zu sehen. Den systembedingten Zerstörungen ostdeutscher Städte folgten nach 1989 zunächst zahlreiche und gigantische periphere Kaufparks auf der grünen Wiese zwischen oder nahe an traditionellen Städten („Saale-park“ zwischen Halle und Leipzig, „Pleissen-Center“ bei Chemnitz und viele andere).

Die Bemühungen (sog. „Zwickau-Arcaden“ und Tiefgarage am innerstädtischen Kornmarkt) um die Wiederbelebung der Zwickauer Innenstadt habe ich in meiner Zwickauer Zeit mit der „AG Stadtmarketing Zwickau“ erlebt. Dort wurde nicht nur das „Globus-Center“ nahe an der Stadtgrenze sondern auch der Endpunkt der „Vogtlandbahn“ in unmittelbarer Nähe des Zwickauer Rathauses zu einem ernsthaften Urbanitätsproblem. Eine wichtige „radiale“ Verkehrsachse ins Zentrum wurde unter „Bahnrecht“ gestellt und damit stadtfunktionell entwertet.

Nach all diesen Erfahrungen bleiben mir als Regionalökonom erhebliche Zweifel, ob die „E-Mobilisierung“ ein Segen für die Städte sein kann.

Allein zwischen Ladesäulenanbietern und traditionellen Tankstellen wird ein mörderischer Wettbewerb ausbrechen. Die Auswirkungen auf den städtischen Grundstücksmarkt sind unkalkulierbar. Verheerende Auswirkungen wird diese Politik auch auf die Mobilität der Bevölkerung haben. Andere Städte werden diesem Beispiel wohl nicht folgen, in Solingen könnte es also zu massiven Bevölkerungsverlusten kommen.

Zuverlässige Aussagen darüber, was die Umgestaltung der E-Netze den Bürger insgesamt kosten wird, lassen sich derzeit nicht machen.

Quellen

[1] Dietrich Thier, Bergisches Kapital für das Ruhrgebiet – Die Kontakte und das Kapital einer frühen Maschinenbauanstalt des Ruhrgebietes kamen aus dem Tal der Wupper, Romerike Berge, Heft 2/2020, S. 2 - 21

[2] Wilhelm Schulte, Iserlohn – Geschichte einer Stadt, 1937, S. 82. Für das Jahr 1688 sind in einem Bericht des Rechenmeisters Jakob am Ende insgesamt 17

Eisensteinbergwerke aufgezeichnet. Der gleiche Bericht nennt 11 Eisenhütten.

[3] „Die Bedingungen für die Aufnahme in die Panzergilde sind in den Ordnungen von 1570 und 1675 im wesentlichen die gleichen“. Wilhelm Schulte, aaO, S. 122

[4] Hans-Werner Hildenbrand, Die Iserlohner Industrie - vom Panzerhemd zur Ankerkette, Zeitungsverlag Iserlohn 1983, S. 68 - 69

[5] Beim Bau dieser Strecke wurde übrigens die „Dechenhöhle“ - eine Tropfsteinhöhle - entdeckt

[6] Rolf Löttgers, Wolfgang Reimann, Kleinbahn Westig-Ihmert-Altena und Iserlohner Güterbahn, Die Geschichte der Iserlohner Kreisbahn, Ban2: Der Güterverkehr, DGEG Medien 2015

[7] https://www.energy-charts.de/power_de.htm

Hans-Lothar Fischer promovierte bei Hans K. Schneider am Institut für Siedlungs- und Wohnungswesen der Universität Münster über das wirtschaftliche Wachstum von Städten. Von 1993 bis zu seiner Emeritierung in 2003 lehrte er als Professur für Regionalökonomik und allgemeine VWL an der Westsächsischen Hochschule Zwickau, Fakultät Wirtschaftswissenschaften.

[Weitere Beiträge von Hans-Lothar Fischer](#)

Titelfoto: [christian_walther, pixabay](#)

Leseempfehlungen



Werbung

Karoline Kuhla

FAKE NEWS



Fake News (auf dt. etwas »Falschmeldungen«): Im Stil an echte Nachrichten angelehnte, gezielt in die Welt gesetzte Unwahrheiten, die sich meist über Soziale Medien verbreiten. Auch: beleidigender Ausdruck für unliebsame Berichterstattung oder Medien, ähnlich dem deutschen »Lügenpresse«.

CARLSEN KLARTEXT